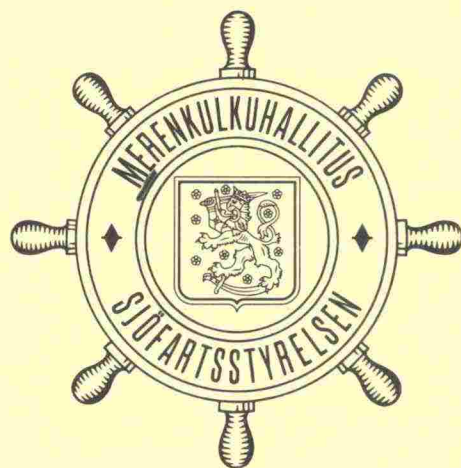
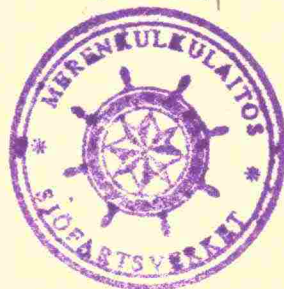


**TRANSPORTKONTROLL AV FARLIGT GODS
UTFÖRD UNDER TIDEN JANUARI – SEPTEM-
BER 1988. ARBETSGRUPPENS SLUTRAPPORT**



C1101

08 MKH



3424

SAMMANDRAG

En ökad transport av farligt gods, framförallt i stora enheter, har enligt uppgift också lett till ett ökat antal transportskador. För att få en förbättring till stånd inbjöd sjöfartsstyrelsen representanter för trafikministeriet, inrikesministeriet, tullstyrelsen, järnvägsstyrelsen, arbetarskyddsstyrelsen, rörliga polisen, Försäkringsbolagens Centralförbund i Finland och Helsingfors hamnverk till ett möte som hölls i september 1987. På detta möte bildades en inofficiell arbetsgrupp, vilken började planera hur en effektiv kontroll av transport av farligt gods i stora enheter borde genomföras. Ett kontrollschema uppgjordes.

Beslutet blev att koncentrera granskningarna till åtta av hamnarna i Finland. Sjöfartsdistrikten ansågs vara lämpliga ledare för kontrollgrupperna. Sjöfartsstyrelsen gav Kotka, Helsingfors, Åbo och Vasa sjöfartsdistrikt i uppdrag att sätta ihop grupperna och påbörja den skärpta kontrollen i enlighet med det uppgjorda schemat. Kontrollperioden var januari - september 1988.

Det huvudsakliga syftet med verksamheten var att få transporterna i ändamålsenlig ordning och på detta sätt försöka hindra en storolycka. Olika metoder utnyttjades. Med hjälp av massmedia underrättades allmänheten om såväl kontrollverksamheten som om förekomsten av olika regler för transport av farligt gods. Man rekommenderade också direkta aktioner som att stoppa lastenheter samt att skicka klanderbrev till dem som brutit emot reglerna.

Transporten av förpackat gods är i stort sett koncentrerad till endast några få hamnar, varför dessa ger en inblick i verksamheten. Vid granskningarna erhöles en god bild av de nuvarande transporterna i stora enheter. Det vanligaste och alltför ofta förekommande felet var att lasten i lastenheter var dåligt surrad. Ett annat betydande fel var att enheter, som innehöll farligt gods var bristfälligt märkta.

I en del fall saknades dokumenten. Det faktum att man upptäckte brister i var tredje enhet som innehöll farligt gods ger anledning till oro.

På basen av granskningarna kan följande beslut fattas:

- kontrollen skall fortsätta
- verksamheten bör täcka hela Finland
- samarbetet mellan de olika myndigheterna är en förutsättning för en effektiv och resultatrik verksamhet.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Bakgrund	1
2.	Arbetsgruppens beslut om att verkställa granskningarna	1
3.	Granskningar	2
4.	Resultat	3
5.	Övriga uppgifter som kommit fram vid granskningarna	6
6.	Förslag	8
7.	Litteratur	9

1. BAKGRUND

Myndigheterna hade fått kännedom om att varustransportskadorna har ökat i antal. Den mest betydande bristen är att lasten i stora enheter är dåligt surrad. Brister har framkommit även vid transporter av farligt gods. I synnerhet containertrafiken ökar i framtiden. Därför bestämde man sig för att skrida till åtgärder och rätta till bristerna innan en svår olycka sker. Det hör till myndigheternas uppgifter att övervaka att regler följes.

Arbetsgruppen drog vid sin planering av kontrollprogrammet nytta av de resultat och observationer som presenterats i en rapport om transport av farligt gods i USA/1/. Den skärpta övervakningen av speciellt stora lastenheter hade där uppdagat en mängd olika brister. Enligt rapporten är kontrollen effektiv, om den koncentreras till knutpunkterna för varuströmmarna, dvs. hamnarna.

I samband med förberedelserna i Finland kunde man konstatera att kontrollverksamheten förutsätter ett samarbete mellan olika myndigheter. Som exempel kan nämnas att endast tullen får öppna en med tullstämpel förseglad container. Därför inbjöd sjöfartsstyrelsen representanter för olika myndigheter och några övriga organisationer till ett möte som hölls i september 1987. En inofficiell arbetsgrupp bildades, i vilken trafikministeriet, inrikesministeriet, tullstyrelsen, järnvägsstyrelsen, arbetarskyddsstyrelsen, sjöfartsstyrelsen, rörliga polisen, Försäkringsbolagens Centralförbund i Finland samt Helsingfors hamnverk var representerade.

2. ARBETSGRUPPENS BESLUT OM ATT VERKSTÄLLA GRANSKNINGARNA

Arbetsgruppen beslutade att koncentrera granskningarna på transporten av farligt gods i stora enheter. Vid en olyckshändelse kan det farliga godset åstadkomma en stor skada. Emedan de här transporterna ökar, är det viktigt att transportreglerna följes.

Till kontrollställen valdes hamnarna i Fredrikshamn, Kotka, Helsingfors, Hangö, Åbo, Nådendal, Raumo och Vasa. Man bestämde sig för att kontrollera såväl land- som sjövägen inkommande lastenheter. Arbetsgruppen gjorde upp en blankett på vilken de uppgifter som borde kontrolleras fanns uppräknade. Sjöfartsdistrikten var bäst lämpade att leda kontrollgrupperna. Härmed blev det sjöfartsstyrelsens uppgift att ge detaljerade direktiv till sjöfartsdistrikten samt att sätta i gång kontrollverksamheten. Till kontrollperiod valdes tiden januari - september 1988

Arbetsgruppen ville informera såväl om granskningarna som om reglerna för transport av farligt gods. Därför gavs ett pressmeddelande ut innan verksamheten inleddes. Samtidigt uppmanades kontrollgrupperna att upprätthålla kontakten med massmedierna.

3. GRANSKNINGAR

Sjöfartsstyrelsens inspektionsbyrå gav Kotka, Helsingfors, Åbo och Vasa sjöfartsdistrikt i uppgift att sätta ihop kontrollgrupperna och därefter utföra granskningarna i enlighet med det av arbetsgruppen uppgjorda schemat. Representanter för sjöfarts-, arbetarskydds-, polis-, tull-, och hamnmyndigheterna, brandkåren och tekniska kontrollcentralen samt i viss mån även trafikministeriet och försäkringsbolagen har varit med om att utföra granskningarna. Då kontrollgrupperna avslutat sina granskningar sammanställde de resultaten i varsin rapport.

Man kontrollerade såväl fartygen och deras last som de lastenheter, vilka kommit dit landvägen. Speciell uppmärksamhet fästes vid hur fartyget var lastat, lastplanen, förhandsanmälningarna av farligt gods och övriga dokument, vilket skick förpackningarna befann sig i och hur dessa var märkta samt separationen av lasten i lastenheterna. För säkerhets skull kontrollerades även en del enheter, som

enligt förhandsanmälningarna inte borde ha innehållit farligt gods. Dessa omärkta enheter är för det mesta farligare än andra enheter med farligt gods.

4. RESULTAT

De brister som kommit fram i Helsingfors, Åbo och Vasa sjöfartsdistrikt har uppräknats i tabell 1. I Kotka sjöfartsdistrikt (Fredrikshamn och Kotka) erhöll man analoga resultat. I det sistnämnda distriktet observerades dessutom brister i förvaringen av farligt gods på hamnområdet. Detta utgör också en källa till oro.

Tabell 1. Brister som observerats i Helsingfors, Åbo och Vasa sjöfartsdistrikt

<u>Hamnar</u>	Helsingfors Hangö	Åbo Nådendal Raumo	Vasa
<u>Antal inspekterade fartyg</u>	12	14	6
lastplan saknades	1	1	
bristfällig	2	1	
Placering/separation av lasten bristfällig		1	
Förhandsanmälan saknades	11	2	
<u>Kontrollerade lastenheter</u>	91	71	50
Lasten dåligt surrad	8	11	15
<u>Endast farligt gods</u>			
separationsfel	1	3	1
dokument saknades	8	1	1
bristfälliga	12		
märkningsfel	16	12	2
trasiga förpackningar	2	1	

Vid granskningarna framgick att brister förekommer i fler än var tredje stor lastenhet som innehåller farligt gods. Vad den övriga lasten anbelangar, var problemet närmast det att lasten var dåligt surrad i lastenheten. Här varierade resultaten för de olika hamnarna. Det bör till slut påpekas att man ofta observerade flera brister i samma lastenhet.

De enheter som hade många brister stoppades tills felen rättats till. Sjöfartsdistrikten sände även klanderbrev till dem som gjort sig skyldiga till grova förseelser. De vanligaste felen var att lasten var dåligt surrad i lastenheterna samt att de förpackningar som innehöll farligt gods var oriktigt märkta. Det sistnämnda felet ställde till med problem även då ofarliga tomma containrar var försedda med varningsskyltar. Följande mera betydande brister kan uppräknas:

Vasa sjöfartsdistrikt:

En lastenhet med patroner som hör till underavdelning 1.4S var ej märkt. Patronlådorna var dessutom inte ordentligt stuvade och en del patroner låg lösa i lastenheten. Andra faktorer än enbart transportsäkerheten ledde således i det här fallet till att polisen inledde en undersökning.

Åbo sjöfartsdistrikt:

Det ger anledning till oro att lasten var tämligen dåligt surrad i containrarna och att lastenheterna var bristfälligt märkta.

Helsingfors sjöfartsdistrikt:

Kärl med brännbara vätskor som tillhörde underavdelning 3.2, hade inte surrats i släpvagnen. I det andra fallet saknade ett fartyg lastplan, trots att det transporterade farliga ämnen som hörde dels till klass 6.1 och dels till underavdelning 3.3.

Kotka sjöfartsdistrikt:

Lagringsarrangemangen och den bristfälliga informationen visade sig vara de största missförhållandena i hamnarna i Kotka och Fredrikshamn. Hamnmyndigheterna kände inte till vilka farliga ämnen som fanns på hamnområdet. Dessutom förvarades det farliga godset inte i ändamålsenliga utrymmen.

5. ÖVRIGA UPPGIFTER SOM FRAMKOMMIT VID GRANSKNINGARNA

Samarbetet mellan myndigheterna fungerade fint. Var och en inom kontrollgruppen skötte de uppgifter som hörde till hans egen sektor. Trots det fick gruppen till stånd ett givande samarbete. Verksamheten och den inre arbetsfördelningen blev under arbetets gång allt bättre.

Kontrollverksamheten fick ett positivt mottagande. Framförallt rederierna och hamnmyndigheterna samt hamnarbetarna men även industrin och speditörerna förstod meningen med aktionen. Massmedia fäste i början stor vikt vid saken. En bidragande orsak till det positiva mottagandet var att böter inte utdelades. Man försökte i huvudsak bara få transporter utförda på ett ändamålsenligt sätt. Utomlands fick man snabbt reda på att granskningar utfördes i Finland.

Den största containertrafiken går över hamnarna i Helsingfors och Åbo sjöfartsdistrikt. Därför utfördes ett större antal granskningar i dessa än i hamnarna inom Kotka och Vasa sjöfartsdistrikt. En verksamhet som täckte hela Finland visade sig vara den rätta lösningen. I annat fall kunde trafiken ha förflyttat sig till de områden där ingen kontroll förekom.

Under kontrollperioden lade man märke till förbättringar såväl i fråga om transporter som i den verksamhet vilken hänför sig till dessa.

Reglerna för transport av farligt gods var obekanta för den stora allmänheten. Endast de som ofta har att göra med dylika transporter kände till reglerna.

I en del fall var det oklart hur långt befogenheterna för en bestämd myndighet sträckte sig. Man lyckades dock gemensamt täcka hela området.

Det föreligger skäl till att förbättra lagerhållningen i de flesta hamnar. I en del fall kände hamnmyndigheterna inte ens till vilka farliga ämnen som fanns lagrade på hamnområdet.

Hamnarna får inte alltid i tid förhandsanmälningar om det farliga godset. Alla hamnmyndigheter kände inte till vilka farliga ämnen som transporterades genom hamnarna. Vid en olyckshändelse kan denna okunnighet hämna sig. Stuveriarbetarna ville också ha mera förhandsinformation om godset.

Det brokiga sortimentet av transportdokument leder då och då till svårigheter.

Ibland avlägsnas varningsskyltarna inte från de tomma lastenheterna och enheterna behandlas då i onödan som farligt gods.

Farligt gods transporterades i behållare som saknade typgodkännandebeteckningar.

För fartygens del räcker de engelskspråkiga anvisningarna för nödsituationer och förstahjälpsanvisningarna till. Med hjälp av IMO:s handböcker fås snabbt de uppgifter som krävs. För hamnarnas del vore finskspråkig litteratur önskvärd.

6. FÖRSLAG

Kontrollverksamheten bör fortsätta. Detta anses vara viktigt. Antalet granskningar kan för en del hamnar fördelas på ett annat sätt.

Man bör i varje hamn föra statistik över de farliga ämnena, t.ex. genom att indela dem i de olika klasserna av farligt gods. Hamnmyndigheterna bör kräva uppgifter om de farliga ämnen som transporteras genom samt lagras eller hanteras i hamnarna.

Det är skäl att undersöka hur man kan utföra gemensamma kontroller samtidigt på landsvägen och i hamnen.

Bestämmelserna om de olika myndigheternas befogenheter kunde preciseras och förenklas i fråga om hantering, transport och lagring av farligt gods.

På hamnområdena borde det finnas ändamålsenliga förvaringsutrymmen för farligt gods. Tillträdet för obehöriga till dessa utrymmen bör förhindras eller åtminstone begränsas.

Man bör om möjligt översätta IMO:s förstahjälpsanvisningar (MFAG) och anvisningar för nödsituationer (EmS) till finska och svenska. Härvid är det väsentligt att man även tar i betraktande de resurser som krävs för att hålla de finsk- och svenskspråkiga uppgifterna aktuella. Införandet av säkerhetskort för farligt gods samt det av trafikministeriet planerade datasystemet som ger uppgifter om de krav som gäller olika former av transport av farligt gods är steg i rätt riktning. Härefter utgör övergången från ett transportsätt till ett annat inget problem.

Så många som möjligt bör informeras om kontrollen av farligt gods samt om de regler som gäller för transporter av dylikt gods. En till engelska översatt rapport kan sändas utomlands samt till internationella transportorganisationer.

7. LITTERATUR

1. Report of the freight container inspection program for compliance with the hazardous materials regulations, June through November 1985., U.S Department of Transportation, United States Coast Guard, Commandant (G-MTH) 30 May 1986.

